

3. Старчук О. В. Щодо поняття принципів права / О. В. Старчук // Часопис Київського університету права. – 2012. – № 2. – С. 40-43.

4. Анцалевич Г. О. Міжнародне право: підручник / Г. О. Анцалевич – К.: Алерта, 2003. – 409 с.

УДК 656.7.01:061.25 ІКАО:93 (043.2)

**Кириленко Н. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: **Макеєва О. М.**, старший викладач

### **ФУНКЦІЇ І КОМПЕТЕНЦІЯ ІКАО: ІСТОРИКО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ**

У результаті науково-технічного прогресу кінця ХІХ – початку ХХ століття відбувається бурхливий розвиток цивільної авіації. Необхідність правового регулювання перевезень та забезпечення безпеки авіації зумовило необхідність формування міжнародного повітряного права. З метою забезпечення управління цими процесами були створено міжнародні організації цивільної авіації. Важливе місце серед яких належить Міжнародній організації цивільної авіації (далі – ІКАО). Створена в контексті діяльності ООН щодо забезпечення миру та безпеки, ІКАО має своїми цілями розробку принципів і методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню і розвитку міжнародного повітряного транспорту.

Метою даної публікації є дослідження історико-теоретичних аспектів функцій та компетенції ІКАО.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) створена 4 квітня 1947 року. Головний офіс ІКАО розташований у м. Монреаль у Канаді. Окрім Головного офісу, ІКАО має 8 регіональних офісів: Азійський та Тихоокеанський офіс (APAC); Азійський та Тихоокеанський додатковий офіс (APAC RSO); Європейський та Північноатлантичний офіс (EUR/NAT), Близько-східний офіс (MID); Північноамериканський, Центральної Америки та Карибів (NACC); Офіс Південної Америки (SAM); Західної та Центральної Африки (WACAF) [1].

Цілі і завдання ІКАО зазначені у ст. 44 Чиказької Конвенції (далі – Конвенція) 1944 р. Ними є: забезпечення безпечного і впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі; заохочення мистецтва конструювання і експлуатації повітряних суден, побудову і розвиток повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; забезпечення потреб народів світу в безпечному, регулярному, ефективному і економічному повітряному

транспорті; попередження економічних втрат, викликаних нерозумною конкуренцією; сприяння безпеки польотів.

Функції та компетенція ІКАО мають спеціальний характер. З метою розробки принципів і методів міжнародної аеронавігації, сприяння розвитку міжнародного повітряного транспорту ІКАО наділена координаційними, оперативними, контрольними, регулюючими та арбітражними функціями. Для їх здійснення ІКАО наділена спеціальною компетенцією, тобто, правом приймати рішення або брати участь у вирішенні питань міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту. Загальна компетенція ІКАО проявляється в компетенції її органів: Асамблеї, Ради, Секретаріату і працівників органів. Структура ІКАО – це сукупність її постійних органів, утворених на підставі та відповідно до Статуту. Структура ІКАО побудована за певними організаційним правилам. Головним з них є чітке визначення цілей, функцій і компетенцій кожного органу ІКАО [2, с. 81].

Реалізація поставлених цілей відбувається через низку напрямів, до яких належать такі: забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі; заохочення мистецтва конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях; розвиток повітряних рас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задоволення потреб народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; усунення конкуренції, забезпечення безпеки польотів та уникнення дискримінації стосовно договірних держав тощо [3]

З огляду на структуру ІКАО слід відмітити, що головним із її центральних органів є Асамблея, що скликається один раз на три роки або на надзвичайні сесії. Відповідно до ст. 48 Конвенції надзвичайні сесії асамблеї можуть проводитися в будь-який час на вимогу ради або на прохання будь-яких десяти договірних держав, направлену генеральному секретарю. Усі договірні держави мають рівне право бути представленими на сесіях асамблеї і кожна договірна держава має право на один голос. На засіданнях асамблеї для одержання кворуму потрібна більшість договірних держав [3]. Також до участі в засіданнях як спостерігачі можуть бути допущені представники будь-якої іншої держави.

На сьогодні для забезпечення глобальної авіатранспортної мережі, яка відповідає та перевищує соціальний та економічний розвиток, враховує потреби глобального бізнесу, пасажирів та необхідність прогнозування розширення світового повітряного простору і транспортних потужностей до 2030 року, ІКАО поставила перед собою п'ять стратегічних задач на трьохрічний період із 2014 по 2016 роки. До них віднесені такі: 1) безпека польотів цивільної авіації; 2) аеронавігаційний потенціал та ефективність глобальної системи цивільної авіації; 3) укріплення глобальної авіаційної безпеки і спрощення формальних процедур; 4) економічний розвиток

повітряного транспорту; 5) забезпечення екологічної безпеки [4].

Перші контакти Національного авіаційного університету (НАУ) з ІКАО розпочались у 80-ті роки, коли на базі НАУ були проведені семінари та робочі зустрічі під егідою цієї організації. Університет брав участь у виконанні програм ІКАО: навчання спеціалістів, перепідготовка військових пілотів, розробка та переклад матеріалів. Враховуючи високий міжнародний авторитет Національного авіаційного університету в 1996 році був відкритий Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з авіаційної безпеки. Позитивний досвід, накопичений цим центром, став основою для того, щоб у 2002 році при Національному авіаційному університеті було відкрито Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден та національні центри, що працюють за методологією зазначеної організації. У 2003 році створено Інститут ІКАО з метою забезпечення координації підготовки та перепідготовки спеціалістів в сфері безпеки авіації.

#### *Література*

1. Офіційний сайт International Civil Aviation Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.
2. Новікова М. М. Структура та компетенція міжнародних організацій із регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації / М. М Новікова // Альманах міжнародного права. – 2014. – Вип. 6. – С. 80-89.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page).
4. ICAO Strategic Objectives [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives>.

УДК 347.8 (043.2)

**Кузьменко В. В., Орел М. А.**, студенти,  
Навчально-науковий Аерокосмічний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

### **ФОРМИРОВАНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК СИСТЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации (ВС ГА) реализуется последовательной сменой состояний летной и технической эксплуатации до списания. Техническая эксплуатация ВС ГА реализуется в системе технической эксплуатации (СТЭ), основными задачами которой являются поддержание и восстановление летной годности ВС и их